

ACTION PUBLIQUE LOCALE ET MAITRISE DES MOBILITES PERIPHERIQUES : transports collectifs et construction intercommunale au sein du Pays Voironnais

*CHRISTOPHE GUERRINHA, DOCTORANT-ATER, INSTITUT D'URBANISME DE PARIS – LABORATOIRE CRETEIL

1 INTRODUCTION

Les pouvoirs publics se positionnent depuis de nombreuses années déjà vers davantage de *durabilité*, c'est-à-dire vers davantage de *mixité sociale*, de *préservation de l'environnement*, de *maîtrise des mobilités*, etc. La ville est désormais perçue comme un écosystème ayant une capacité à l'assimilation et au renouvellement limités. Ainsi, les effets sociaux et environnementaux de l'évolution des territoires périphériques sont présentés unanimement comme des enjeux sociétaux majeurs. L'émergence de nouveaux référentiels, étroitement liés à la thématique du développement durable, prônant *le retour au centre*, à *la ville compacte* ou *l'utilisation de modes de transports doux et collectifs* est censée apporter une alternative à l'ensemble des nuisances et dysfonctionnements contemporains. A l'inverse, *l'utilisation massive de l'automobile*, *le mitage de l'espace*, ou *l'étalement urbain* sont stigmatisés comme allant à l'encontre d'une certaine vision de la *ville durable*. Il y a en effet au coeur de ce modèle la conviction que le développement périphérique, diffus et le plus souvent non canalisé est contradictoire avec une maîtrise environnementale et sociale : « [...] nous trouvons nombre d'argumentations ou de prises de position chez ceux qui prônent la ville dense, la ville compacte, la ville rassemblée, afin de limiter l'étalement urbain, d'éviter le gaspillage ou tout simplement de favoriser l'efficacité des transports en commun. Le développement durable est aussi un thème qui vient militer pour une ville plus économe d'espace. »¹ Mais ce discours de mutation – qui vise à ce que l'action publique aille vers une gestion plus économe, en termes spatiaux et énergétiques – doit néanmoins se confronter d'une part à sa dimension territoriale ou autrement dit à son *passage du discours à la pratique*, et doit s'adapter d'autre part à l'évolution de la recomposition institutionnelle des territoires périurbains.

L'invention politique de l'agglomération périphérique, structuration urbaine et transports collectifs

Le développement actuel de la coopération intercommunale avec la création des communautés d'agglomérations et des communautés de communes affirme sûrement le rôle désormais élargi du pouvoir local, mais il met surtout en avant le renouveau des *clefs du dialogue* entre les différents acteurs d'une même agglomération, porteurs par ailleurs d'intérêts souvent bien divergents entre eux. L'intercommunalité au sein des territoires dit *périurbains* est à cet égard aujourd'hui l'un des lieux où ce dialogue prend tout son sens, puisque c'est à cette échelle que peut *émerger un modèle de ville périurbaine* répondant aux enjeux liés à une plus grande *durabilité*, mais aussi être définit des stratégies territoriales sur les questions liées à l'habitat et au transport, sur la maîtrise de l'étalement urbain, sur la définition de nouvelles formes urbaines, etc. C'est à cette échelle que s'élaborent les choix collectifs capables de renouveler les formes de l'habitat périurbain, mais aussi de penser les liens avec des logiques de transport plus durables.

L'étude utilise de nombreux entretiens réalisés avec des acteurs locaux représentatifs des différentes composantes techniques et politiques qui interviennent sur le "périurbain" *dans le sens actorial du terme*, c'est-à-dire les acteurs participant à la construction intercommunale au sein des secteurs périurbains et au développement de politiques territoriales propres ou ciblées sur ces territoires. Le cas de la communauté d'agglomération du **Pays Voironnais** située dans la région urbaine grenobloise est celui d'un territoire périurbain caractérisé par une forte dispersion de l'habitat mais néanmoins intégré au sein d'une intercommunalité dite structurante – donnant à travers la question des transports collectifs ainsi à voir comment le développement de la coopération intercommunale et l'évolution des référentiels de l'action publique locale permettent de redéfinir la question périurbaine, c'est-à-dire la manière de penser et de faire la ville en lien avec ses transports.

¹ CERTU, 2000, *La Forme des villes. Caractériser l'étalement urbain et réfléchir à de nouvelles modalités d'actions*, Lyon, 178 p.

2 LA CONSTRUCTION DE L'AUTONOMIE POLITIQUE PERIURBAINE : LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU PAYS VOIRONNAIS

2.1 Le Pays Voironnais ou la volonté de faire face à la "ville"

Composé d'une dizaine de structures intercommunales sur un territoire regroupant plus de 200 communes et environ 700.000 habitants, la région urbaine grenobloise (RUG) est habituellement définie en cinq grands secteurs. Il y a d'abord les deux communautés d'agglomération de *Grenoble Alpes Métropole (la Métro)*, au cœur de l'« y » grenoblois, et le *Pays Voironnais*, au sein du secteur nord-ouest. Les trois derniers secteurs de la région urbaine, structurés autour de diverses communautés de communes, sont la *Bièvre* au nord-ouest, le *Grésivaudan* au nord-est, et finalement le *sud*.

L'origine du Pays Voironnais remonte à la réalisation du SDAU de 1973 qui prévoyait la création d'une ville nouvelle de 100.000 habitants dans le secteur nord-ouest de l'agglomération grenobloise. Ce document de planification soulève l'hostilité des élus locaux et des propriétaires fonciers, et participe à une relative structuration de ces espaces périphériques. Le SMAV (Syndicat Mixte d'Aménagement du Voironnais), est ainsi créé face au « refus d'une polarité exclusive autour de Grenoble » (Martin, 1997) mais aussi par crainte de choix non désirés. Il permet d'une certaine manière aux élus locaux, de « garder la main »² sur les événements, de promouvoir un développement propre, mais surtout de résister à des bouleversements imposés de l'extérieur. Ainsi, comme le rappelle le vice-président chargé de l'aménagement au Pays Voironnais : « Il y a 30 ans les élus communautaires ont en effet effectué un choix déterminant en refusant de n'être que la banlieue-dortoir de l'agglomération grenobloise. C'est ainsi qu'est née le SMAV. Depuis, l'intercommunalité n'a cessé de se renforcer et notre Pays Voironnais est maintenant un territoire à part entière [...] »³ Devenu depuis « le mythe fondateur »⁴ même si le syndicat naît sous l'influence de la centralité grenobloise, l'objectif premier des élus locaux est alors de contrebalancer les velléités des services de l'Etat, de la ville de Grenoble et de l'Agence d'urbanisme.

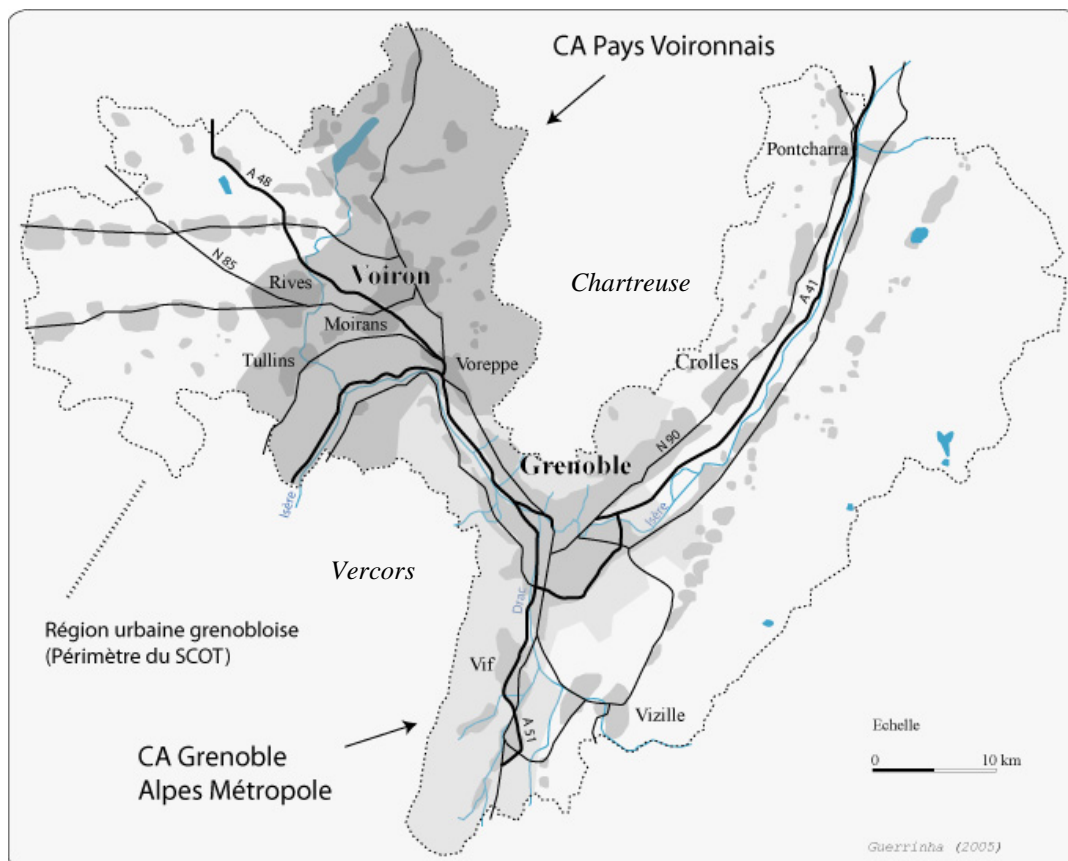


Fig. 1 : La région urbaine grenobloise

Parallèlement au processus intercommunal de la partie centrale de l'« y » grenoblois, d'autres structures se constituent également dès les années 1970 à la périphérie. Le Pays Voironnais – territoire situé favorablement sur l'axe Lyon-Grenoble (Rives, Voiron, Moirans, Voreppe) et Valence-Grenoble (Tullins) – en est l'exemple le plus marquant.

CA : Communauté d'Agglomération

² Entretien réalisé à Grenoble, Jean-Paul Bret – maire du Pin (Pays Voironnais).

³ René-Xavier Faivre-Pierret, vice-président chargé de l'aménagement - Journal du Pays Voironnais n°115.

⁴ Entretien réalisé à Voiron, Céline Lucas - chargé de l'aménagement à la communauté d'agglomération du Pays Voironnais

Regroupant une quinzaine de communes, le SMAV réalise et définit jusqu'à la fin des années 1970, des études mais aussi une politique globale d'aménagement pour le secteur nord-ouest, malgré l'abandon du projet de ville nouvelle suite à des estimations démographiques surestimées et une croissance ralentie. Le SMAV développe à partir des années 1980 des politiques sur de nombreux champs et se transforme en communauté de communes en 1993, se dotant ainsi de la fiscalité propre mais aussi de nouvelles compétences dont notamment le développement économique et le logement. Le passage en communauté d'agglomération en 2000 est la suite logique d'une démarche intercommunale ancienne, mais aussi « *une nécessité stratégique : l'augmentation du périmètre, du budget et des compétences permet en effet de développer concrètement cette fameuse autonomie.* » (Blanc, 2001) De nombreuses communes rejoignent alors l'EPCI, notamment le pôle urbain de Rives et la communauté de communes plus rurale de Paladru-Valdaine au nord. Ce passage en communauté d'agglomération est notamment facilité par l'élaboration du schéma directeur puisqu'il permet au Pays de se positionner au sein de la région urbaine et contribue par la suite à fédérer le territoire de l'intérieur, notamment lors de l'élaboration du schéma de secteur : « *A travers ce projet, les élus des 34 communes ont réaffirmé leur attachement à trois valeurs fondamentales : L'autonomie, entendue comme la capacité du Pays Voironnais à assurer pleinement, aux côtés de ses partenaires, ses propres choix en matière de développement, etc.* »⁵

2.2 Un territoire mi-rural, mi urbain et une centralité difficile à s'affirmer

Comptant en 2005 environ 85.000 habitants sur 34 communes, le Pays Voironnais est structuré autour d'une ville-centre regroupant environ 20.000 habitants, qui possède de nombreuses fonctions de centralité et revendique un statut de pôle d'équilibre au sein de la RUG. Mais la polarisation et la fonction de centralité périurbaine de Voiron au sein de la communauté d'agglomération est néanmoins toute relative, puisque la géographie du territoire communautaire, partagée entre zones résidentielles plus ou moins diffuses et zones d'activités, n'avantage guère la fonction de ville-centre de Voiron. Territoire mi-urbain, mi-rural, le Pays Voironnais s'est par ailleurs davantage constitué face à la rivalité qu'elle entretient avec Grenoble que par rapport à sa propre centralité. Déjà en 1974, « *le SMAV ne s'est pas structuré autour de Voiron, il ne s'est pas constitué à l'initiative de cette dernière afin de contribuer au rayonnement sinon à l'hégémonie de cette petite ville-centre.* » (Martin, 1997) mais plutôt face au rejet de Grenoble. Le discours de la communauté d'agglomération est à cet égard explicite : « *Nous, Pays Voironnais on se positionne à la fois comme une périphérie de l'agglomération grenobloise et comme un territoire autonome.* »⁶ La revendication d'une certaine autonomie favorise la coopération entre communes, mais toujours autour d'une idée défensive vis-à-vis de l'agglomération voisine : « *le renforcement de l'intercommunalité voironnais doit beaucoup à la volonté de peser face à l'agglomération grenobloise. Les élites locales du Voironnais baignent littéralement dans un discours de concurrence entre les territoires.* » (Blanc, 2001)

Au centre d'un territoire intercommunal morcelé, fruit d'un consensus territorial entre communes rurales et urbaines, la ville de Voiron doit aussi composer avec un réseau de petits pôles périurbains au sud (Voreppe, Moirans, Rives et Tullins), siège de l'activité économique et notamment de la zone d'activité de *Centr'Alp*. La ville de Voiron subit ainsi les velléités des autres pôles défendant un renforcement de leurs propres identités communales. Le leadership politique de la communauté d'agglomération révèle cet état de fait, puisqu'il n'est pas porté par le maire de la ville-centre, mais généralement par le maire d'un des pôles urbains situé sur l'axe Lyon-Grenoble et notamment concerné par la zone d'activités *Centr'Alp*.⁷ Néanmoins, la vraie force de la centralité voironnaise est : « *de porter une sorte d'appartenance, d'identité, qui fait qu'on est pas que périurbains. Parce que s'il n'y avait pas Voiron, il n'y aurait pas cette communauté d'agglomération ! [...] Moirans et Voreppe seraient dans la Métro [...] et sur le reste du territoire il y aurait diverses communautés de communes.* »⁸

⁵ Schéma de secteur du Pays voironnais, Orientations stratégiques et Document d'appui, septembre 2004.

⁶ Entretien réalisé à Voiron, Céline Lucas - chargé de l'aménagement à la communauté d'agglomération du Pays Voironnais.

⁷ Le développement de l'EPCI et notamment le passage en communauté d'agglomération doit ainsi un rôle déterminant au maire d'un pôle secondaire (Voreppe), à l'époque président de la structure intercommunale mais également président du Conseil Général de l'Isère. Le président de la structure en 2005 est également le maire d'un pôle périurbain du sud (maire de Moirans).

⁸ Entretien réalisé à Voiron, Dominique Pallier - chargé des déplacements à la communauté d'agglomération du Pays Voironnais.

3 CONSTRUCTION INTERCOMMUNALE PERIURBAINE ET TRANSPORTS COLLECTIFS

3.1 Affirmation d'une identité périurbaine

La construction territoriale des communautés d'agglomération du *Pays Voironnais* et de *Grenoble Alpes Métropole* affirme avant tout des territoires à part entière sur la scène métropolitaine. Les EPCI sont clairement identifiés comme "côte à côte", et cela ne bougera certainement plus énormément puisqu'il « y a désormais une identification en terme d'image, le voironnais existe, c'est un partenaire actif avec d'autres collectivités. On est institutionnellement clairement identifié. »⁹ Les EPCI périurbains, bien que géographiquement et historiquement sans véritable unité, se positionnent comme un acteur entre-deux, entre la ville et la campagne, c'est-à-dire comme l'acteur des territoires périurbains de seconde couronne. L'identité du Pays Voironnais est ainsi avant tout politique, car elle s'est construite à travers un projet territorial aux caractéristiques propres, avec ses politiques et ses aménagements revendiqués comme autonomes.



Fig. 2 : « Un réseau ouvert à tous », Dossier spécial Transports en commun, Journal du Pays Voironnais, septembre 2004, n°115, *Dessin de Gracia*

La création d'un réseau de transports collectifs marque à ce titre un tournant « dans le domaine des déplacements en premier lieu, mais également dans le domaine de la préservation de l'environnement et de l'amélioration du cadre de vie. »¹⁰, car en optant pour le statut de communauté d'agglomération, le Pays Voironnais – désormais *autorité organisatrice de transport urbains (AOTU)*¹¹ – doit désormais prendre en charge les questions liées à l'un des plus grands problèmes pour les responsables locaux de la RUG après celui du logement et de la rareté foncière. Le nouveau réseau de transports urbains reprend en partie les lignes interurbaines du conseil général en leur donnant pour point d'origine commun la gare ferroviaire et routière de Voiron, confortant ainsi son rôle de centralité. L'objectif étant alors de relier à partir de la ville-centre les différents pôles urbains de l'EPCI. Un réseau urbain au sein de cette ville-centre et de ses communes limitrophes est par ailleurs également prévu afin de compléter l'offre, mais l'objectif affiché de la communauté d'agglomération est néanmoins assez réaliste puisqu'il « s'agit avant tout de rééquilibrer les modes de déplacement, voire de limiter l'achat de la deuxième ou troisième voiture. »¹² Compétence plus subie qu'autre chose lors du passage en communauté d'agglomération – la compétence était notamment assumée jusqu'alors opérationnellement par le conseil général – les transports collectifs sont néanmoins rapidement devenus une réalité politique à l'arrivée de la nouvelle équipe municipale après les élections de 2001. En

⁹ Entretien réalisé à Voiron, Dominique Pallier - chargé des déplacements à la communauté d'agglomération du Pays Voironnais.

¹⁰ Bernard Legrand, vice-président chargé des transports en commun et des déplacements - Le Journal du Pays Voironnais n°115.

¹¹ AOTU : Autorité Organisatrice de Transports Urbains ; Le périmètre des transports urbains grenoblois est limité au seul périmètre de la communauté d'agglomération de Grenoble (SMTG). Le reste de territoire départemental est à la charge du conseil général, excepté désormais pour le Pays Voironnais en charge des transports en collectifs depuis son passage en communauté d'agglomération.

¹² Le Journal du Pays Voironnais n°115.

plein dans la culture de la voiture et du lotissement, cette prise de compétence au sein d'un l'EPCI périurbaine n'est peut-être pas forcément le début d'un changement culturel chez les élus, techniciens et habitants, mais est en tout cas le début d'une véritable prise de conscience territoriale.

A cet égard, « *du fait de leur capacité à incarner les solidarités entre les communes, ou à participer à la différenciation d'une agglomération par rapport aux autres, les réseaux de transports urbains contribuent de manière spécifique à l'émergence des "nouveaux territoires".* » (Gallez, 2005) La communication visuelle du réseau d'autobus véhiculée sous la forme d'un dessin bucolique représentant des collines verdoyantes, des lacs bleu, des villages avec leur clochers, etc. est ainsi le premier drapeau de l'EPCI. Image d'Epinal par ailleurs largement différenciée de celle de Grenoble (forcément plus urbaine) cette communication visuelle est très représentative « *de l'idée qu'on se fait du Pays Voironnais, qui malgré tout reste un territoire sympa, plutôt vert, même s'il y a des villes dedans. C'est vrai qu'on nie beaucoup la ville. Ça fait très rural, alors qu'on est pas un territoire rural [...] on flirte sur ces ambiguïtés, sur ces contradictions. Mais c'est vrai que globalement les élus du voironnais envisagent leur territoire comme un territoire encore préservé. Ils refusent l'idée de ville.* »¹³ Les références à un territoire préservé et très largement verdoyant sont ainsi quasi-systématiques, tout comme celles visant à justifier la réalité de la communauté et à légitimer un périmètre rationnel et mythifié. Le terme de "Pays", à la connotation un peu ruraliste, est à cet égard assez révélateur des valeurs contenues au sein du projet territorial périurbain voironnais. C'est-à-dire le fait d'être un territoire à proximité d'une grande agglomération mais arrivant dans une certaine mesure à fonctionner tout seul. Il faut donc « *maîtriser les phénomènes de périurbanisation* »¹⁴ comme cela est énoncé dans de très nombreuses réflexions locales, tout en étant paradoxalement l'expression même de cette même périurbanisation, notion connotée par ailleurs plutôt négativement puisqu'elle reflète l'image d'un territoire dépendant d'un autre.

3.2 Les transports collectifs et l'accessibilité à la centralité métropolitaine : accessibles mais pas trop...

L'élaboration d'un tramway périurbain reliant Moirans, petit pôle du voironnais situé au croisement des lignes SNCF provenant de Lyon et Valence, avec la ville et plus précisément la gare de Grenoble est un autre élément illustrant les contradictions avec lesquelles s'affairent les territoires périurbains. Considérée comme la "quatrième ligne" de tramway de l'agglomération grenobloise, le projet "Ysis" – porté intégralement par le conseil général de l'Isère au niveau financier – est en effet à la fois perçu comme une opportunité mais aussi comme une très grande menace, puisqu'avec Ysis le voironnais est encore mieux relié à Grenoble. Il en est *a priori* plus dépendant. Ainsi, en plus d'accentuer le déséquilibre du territoire entre un sud plus urbain et un nord plus rural, cette liaison en TCSP avec Grenoble est un trait d'union supplémentaire très fort entre la Métro et le Pays Voironnais : « *Quelque part c'est un peu le cheval de Troie qui se profile du rattachement du Pays Voironnais à la Métro, qui justement nous fait horreur ! Ou plutôt fait horreur à nos élus, puisque depuis le départ, depuis 1974, on est sur le créneau !* »¹⁵ Projet pourtant ambitieux et quasiment avant-gardiste pour la structuration d'une zone périurbaine de vallée, les élus voironnais sont néanmoins inquiets que leur territoire soit encore plus rattaché à Grenoble par ce qu'ils considèrent être la « *future ligne 4 de tramway du réseau urbain grenoblois !* »¹⁶ Le projet est ainsi davantage perçu comme un objet exogène profitant à l'extension territoriale de la communauté d'agglomération de Grenoble plutôt qu'au Pays Voironnais.

Les réticences des élus voironnais au projet de tramway viennent aussi de la priorité accordée à l'accès rapide et efficace à la centralité d'agglomération : « *[...] la priorité c'est l'accès à Grenoble par une offre ferroviaire crédible afin d'enrayer les flots de voiture qui se déversent sur les nationales et sur les autoroutes.* »¹⁷ Lorsque la question des transports collectifs est abordée au sein des secteurs périurbains elle est en effet généralement perçue vis-à-vis de la notion d'*accessibilité*, et *a fortiori* vers le centre, c'est-à-dire vis-à-vis d'une meilleure liaison à la centralité principale de l'agglomération et à ses principaux pôles générateurs de trafic. Ainsi, l'un des principaux enjeux de "l'acceptation" de ce projet de tramway dit périurbain a été l'engagement pris sur l'amélioration de la ligne ferroviaire entre Voiron et Grenoble : « *[...] le tramway c'est intéressant, mais pour nous c'est indissociable de l'amélioration de l'offre ferroviaire qui elle irrigue déjà beaucoup mieux notre territoire puisqu'on a 5 ou 6 gares, [...] Donc c'est vrai que notre discours ça a toujours été de dire oui le tram*

¹³ Entretien réalisé à Voiron, Céline Lucas - chargé de l'aménagement à la communauté d'agglomération du Pays Voironnais.

¹⁴ Schéma de secteur du Pays Voironnais, Orientations stratégiques et Document d'appui, septembre 2004.

¹⁵ Entretien réalisé à Voiron, Dominique Pallier - chargé des déplacements à la communauté d'agglomération du Pays Voironnais.

¹⁶ Entretien réalisé à Grenoble, Jean-Paul Bret – maire du Pin (Pays Voironnais).

¹⁷ Ibid.

c'est intéressant mais nous pour résoudre nos problèmes aux quotidiens de déplacements avec l'agglomération grenobloise c'est le train. La priorité c'est le train. Nous c'est oui mais à condition qu'on ait les deux. »¹⁸ Le tramway a néanmoins l'avantage d'apporter une solution opérationnelle rapide alors qu'une réponse de type RER, sur le réseau ferroviaire classique n'est pas concevable avant des durées bien plus longues.

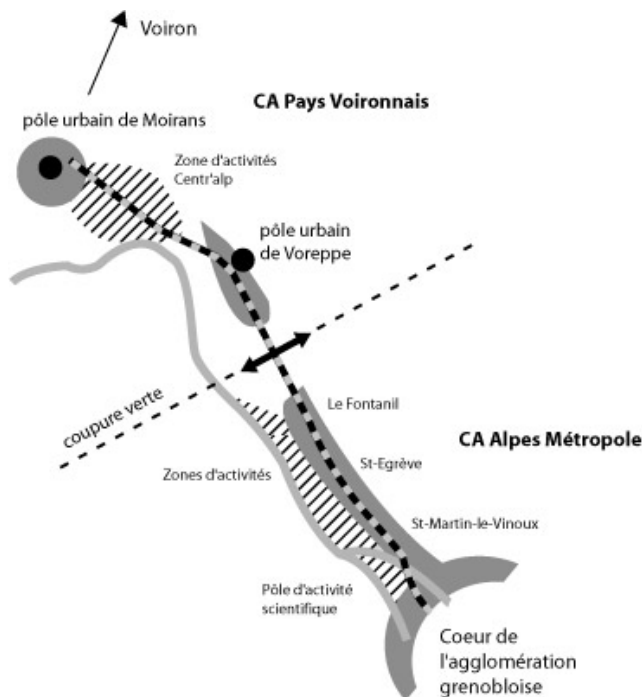


Fig. 3 : Les espaces le long du tracé de tramway

Extrait tiré en partie du « Dossier de concertation : Ysis : le tramway Moirans-Grenoble », conçu et rédigé par l'AURG (Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise), Territoires 38, Groupe Vent d'Ouest, Conseil Général de l'Isère, SMTC, Pays Voironnais

La question des transports collectifs est principalement abordée dans sa relation à la centralité d'agglomération et très secondairement abordée dans sa relation en terme urbanistique vis-à-vis de la centralité périurbaine. Dans le discours des structures périurbaines on parle comme ailleurs de *rééquilibrage modal* entre la voiture et les autres modes de déplacements, on parle même dans les réflexions locales de « *laisser la voiture au garage* » ou même « *d'arrêter le "tout-voiture"* »¹⁹, quitte à employer dans ce cas là le mot populaire de "*bagnole*" pour encore mieux stigmatiser ce mode de transport. On fait référence à des enjeux environnementaux majeurs de pollution atmosphérique, de bruit, de qualité de vie, et on met volontairement en garde la société face à une probable asphyxie de l'agglomération en cas de laisser-faire, notamment en matière de transports en commun : « *faut-il laisser les choses évoluer au fil de l'eau, avec des conséquences sur la qualité de l'espace public, la pollution, le bruit, l'équité sociale, ou faut-il inverser (ou tout au moins infléchir) cette tendance au "tout voiture" ?* »²⁰ Il est nécessaire d'intervenir, rapidement pour préserver le cadre de vie grâce à des moyens efficaces : des prolongements de lignes structurantes, des dessertes cadencées, des voies réservées, des bus guidés, des TCSP, etc. Le discours technique diffuse ainsi une *logique d'offre* sous-jacente à toute intervention en matière de transports collectifs, car l'objectif de cette *logique* est que les transports collectifs soient attractifs, performants, rapides et concurrentiels face au mode principal qu'est le transport individuel. Pour le conseil général de l'Isère, département fortement impliqué dans les questions transports collectifs et notamment dans leur financement²¹, l'enjeu est bien entendu de *faciliter les déplacements*, comme l'illustre le projet de tramway ou celui sur les voies réservées sur autoroute. Le conseil général a ainsi financé et réalisé des lignes d'autobus semi-express avec très peu d'arrêts, circulant sur autoroute et en site-propre sur certains tronçons – structurellement embouteillés à l'entrée de l'agglomération – reliant ainsi rapidement les espaces périphériques au centre de Grenoble.²²

L'enjeu environnemental (l'asphyxie) vient par ailleurs justifier une logique basée sur l'offre de transport qui permet très souvent de faire l'économie d'une véritable réflexion sur l'urbanisme au sein des secteurs périurbains. La ville est

¹⁸ Ibidem.

¹⁹ Isère magazine n°55, p 18

²⁰ Bernard Legrand, vice-président chargé des transports en commun et des déplacements - Le Journal du Pays Voironnais n°115.

²¹ Le budget 2004 du conseil général de l'Isère alloué aux transports collectifs était de l'ordre de 150 millions d'euros, contre environ 100 millions d'euros pour l'entretien et le développement des voiries départementales.

²² Lignes Express Voiron-Grenoble-Crolles, et Grenoble-Vizille.

relativement absente du discours sur les déplacements, puisque lorsque la thématique des transports collectifs est abordée on ne parle pas d'aménager l'espace autour mais plutôt de relier des espaces entre eux. Et cela est légèrement différent ! Sous l'impulsion d'une minorité très active au sein des nouvelles équipes d'élus et de techniciens – sensibilisés par les discours prônant des modes de transports alternatifs à la voiture et une meilleure articulation des logiques transport-urbanisme – une évolution des pratiques est néanmoins perceptible. L'une des trois grandes orientations du schéma de secteur du Pays Voironnais est à cet égard « *d'articuler le développement du territoire et l'organisation des déplacements* » et notamment de « *rapprocher l'habitat et les fonctions urbaines et de services* »²³, c'est-à-dire favoriser la consolidation de centralités secondaires au sein du territoire intercommunal : « [...] *articuler développement urbain et offre de déplacements [...] en desservant en transports collectifs les zones urbaines et bourgs-centres et en limitant la place de la voiture dans les centres-villes ; en développant l'urbanisation prioritairement autour des principaux points de desserte en transports collectifs, notamment des gares.* »²⁴ Quel peut alors être le rôle des transports collectifs dans la structure intercommunale périphérique consolidée ? Et surtout quel peut alors être leur rôle dans la structuration urbaine ? Articuler les extensions de l'urbanisation en s'appuyant sur les transports collectifs – c'est-à-dire favoriser les réaménagements de voiries urbaines et le développement de projets urbains par un renouvellement de l'offre d'habitat (associé à celle des transports collectifs) – permet de renforcer les centres secondaires périphériques existants, favorisant ainsi une ville davantage compacte et polycentrique. Mais encore faut-il passer d'une logique d'accessibilité rapide à tout prix à une logique de desserte et de structuration urbaine locale. La réalisation du tramway périurbain Ysis – suite notamment aux difficultés de faire avancer rapidement les questions ferroviaires – est à cet égard vue par certains comme une réelle opportunité : « *Cette option tram permet de drainer des zones urbaines. Tout l'enjeu de ce tram est de savoir s'il est au service de la facilitation du déménagement en dehors de l'agglomération ou est-ce qu'il est un véritable outil de rééquilibrage de fréquentation des territoires ? Ce qui voudrait dire que dans les secteurs desservis par le tram il y aurait non seulement du logement mais aussi de l'emploi.* »²⁵ Le projet de tramway engagé par le conseil général oblige d'une certaine manière les communes périurbaines de la vallée de l'Isère, appartenant aux communautés d'agglomération du voironnais ou de Grenoble et concernées par le projet, à engager une réflexion sur leurs projets urbains, sur la redéfinition des PLU et sur la manière d'appréhender l'espace public.

Espaces périurbains et transports collectifs : vers plus de structuration urbaine ?

La volonté d'affirmation en tant qu'acteur territorial à "part entière" du Pays Voironnais passe par un positionnement au sein de l'échiquier métropolitain face aux autres forces en présence, allant du conseil général à la communauté d'agglomération centrale ou même l'agence d'urbanisme, mais cette *réalisation territoriale* de l'EPCI périurbain passe également par l'élaboration de politiques territoriales propres. Les transports collectifs sont à cet égard un exemple révélateur, moins dans le rôle qu'il peuvent jouer dans le processus de coopération intercommunale – il y a d'autres facteurs bien plus moteurs – mais plutôt dans leur rôle (qu'ils peuvent jouer ou non) vis-à-vis de la structuration urbaine, c'est-à-dire dans leur rôle à faire centre par leur capacité attractive et polarisante et donc à contribuer ou non à un projet urbanistique plus global. Le projet de tramway du conseil général met par exemple en avant le fait que le projet de transport « *passé au cœur de l'urbanisation et devient un formidable outil pour "refaire la ville sur la ville" [...] et il va, sur le long terme, favoriser les transformations du tissu urbain, les polarisations de services* »²⁶ Mais il y a-t-il pour autant une modification des manières de faire au sein de l'action publique intercommunale en faveur d'une meilleure articulation entre logiques résidentielles et logiques de transport ? Ou plutôt, lorsqu'on parle de transports quelle place donne-t-on à la ville ? Doit-elle être "accessible" ou doit-elle être au contraire "épaissie"²⁷, au sens urbanistique du terme ? Ainsi, il est permis de douter de la pertinence urbanistique de lignes express sur autoroute permettant de relier "efficacement" les territoires périurbains à la ville. A l'inverse, la création volontariste d'un réseau de transports collectifs au sein même de ces territoires est susceptible de soulever *a priori* davantage de liens avec des logiques prônant une meilleure articulation entre transport-urbanisme, Le Pays Voironnais illustre à cet égard assez bien l'*émergence* de la prise en compte au niveau local de ce type de problématique par un EPCI de type "périurbain".

²³ Schéma de secteur du Pays Voironnais, Orientations stratégiques et Document d'appui, septembre 2004.

²⁴ Dossier de concertation : Ysis : le tramway Moirans-Grenoble », conçu et rédigé par l'AURG (Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise), Territoires 38, Groupe Vent d'Ouest, Conseil Général de l'Isère, SMTC, Pays Voironnais

²⁵ Entretien réalisé à Grenoble - Philippe Auger, Directeur du Syndicat Mixte du Schéma Directeur de la RUG

²⁶ Dossier de concertation Ysis, *ibid.*

²⁷ Afin de ne pas effrayer, "l'épaisseur urbaine" remplace couramment le mot honni de "densité".

4 BIBLIOGRAPHIE

- BLANC AC., « La Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : un cas d'école pour l'intercommunalité intégrée ? » in BARAIZE F., NEGRIER E., (2001) *L'invention politique de l'agglomération*, L'Harmattan, Paris.
- ESTEBE P., (2004) « Quel avenir pour les périphéries urbaines ? », *Esprit*, n°303
- GALLEZ C., 2005, *Les transports urbains face à la structuration du pouvoir d'agglomération*, Pouvoirs Locaux.
- GALLEZ C., MENERAULT P., 2005, *Recompositions intercommunales et enjeux des transports publics en milieu urbain*, Rapport de recherche Predit 3, Ademe.
- MARTIN S., (1997) « Ni avec toi ni sans toi. Les intercommunalités dans la région urbaine grenobloise », *Revue de Géographie Alpine*, n°4.
- ORFEUIL JP., (2000) *L'évolution de la mobilité quotidienne. Comprendre les dynamiques, éclairer les controverses*, Les collections de l'INRETS, Arcueil.
- VANIER M., (2001), « Le tiers espace, acte II de la périurbanisation », *Pouvoirs locaux*, n° 48.
- WIEL M., (1999) *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Mardaga, Liège.